

USPOMENE KAPETANA JOZA ŠUNJA

VEKARIĆ STJEPAN

Kad se jedanaestog ožujka 1838. godine ukrcao na brod, mladom je kadetu Jozu Šunju bilo nešto više od dvanaest godina.

Iako je već gotovo četvrt vijeka poluotok Pelješac prestao biti sastavni dio Dubrovačke Republike, njegovo je pomorstvo još uvijek slijedilo utrte putove dubrovačkih brodova. Nije stoga nimalo čudno, da je mladi kadet prvi put došao u dodir sa stranim svijetom u Carigradu, a ne u Trstu.¹ On lijepo opisuje svoje prve nesigurne korake u toj sredini, koja mu ipak nije bila potpuno nova, jer je o njoj čuo tolike priče u svojoj kući u Orebićima.

Njegov otac, Ivan Šunj, bio je također kapetan i brodovlasnik. Poslije brodoloma svog jedrenjaka »Giuseppino«, pri kojem se on jedini od čitave posade spasio, Ivan Šunj je dugo godina živio u Carigradu i tu se bavio trgovinom.

I Šunjeva majka potječe od vrlo stare pelješke kapetanske obitelji Fisković, za koju znamo, da je u XVII. stoljeću posjedovala nekoliko brodova.²

¹ Tek u drugoj polovini prošlog stoljeća i pelješki brodovlasnici i kapetani sve se više orijentiraju prema Trstu. Do tog vremena pelješki su brodovi rijetko i dolazili u tu luku. Potkraj stoljeća, kad su se pojavila prva pelješka parobrodarska društva (Kosović, Bijelić), njihove se uprave većinom nalaze u Trstu, gdje su i brodovlasnici stalno nastanjeni.

² 1637. godine dovezao je kapetan Matija Kr. Fisković iz Ankone u Dubrovnik jedno sidro za Samuela Maestra. (Vidi: Tadić, Jevreji u Dubrovniku do polovine XVII. stoljeća, Sarajevo 1937., str. 228).

A. Vučetić u djelu: »Dubrovnik za Kandijskog rata« (Dubrovnik 1896), na str. 26 spominje brigantin Mateja Fiskovića, što su ga pred Pulom napali gusari.

U napitnici, koju je 1883. izrekao kapetan Šunj (tada predsjednik Pelješkog društva) u povodu odluke austrijske vlade, da sjedište suda ostane i nadalje u Orebićima, kaže se: »Furon da Orebić Giuseppe Fisković e Francesco Rosić, i quali in un epoca, quando l'arte marittima non era tanto sviluppata e la navigazione rendevasi difficilissima, seppero colle navi della repubblica di Ragusa spingersi felicemente fino alle Indie: dall' Adriatico forse i primi«. (Narodni list, God. XXII. broj 15, Zadar 1883). Dubrovačka je republika imala svoju koloniju u Indiji već u XVI. stoljeću (Vidi: N. Mirković, Ragusa and the Portuguese Spice Trade, »The Slavonic and East European Review«, American Series, II, 1942-43, Part One, Menascha, Wisconsin). Iz daljeg govora, međutim, može se zaključiti, da Šunj pod »epohom, kad pomorsko umijeće nije bilo toliko razvijeno« ne misli XVI. već XVII. stoljeće.

Fiskovićevim brigantinom »Lovor« Šunj je neprekidno plovio četiri godine. Za to je vrijeme izvršio nekoliko putovanja iz luka Crnog mora u Livorno i dva putovanja u Englesku. Zatim su slijedile četiri godine ukrcanja na navi »Calmius«, koja je bila vlasništvo braće Mimbelli.³

U prosincu 1845. nalazio se mladi kadet u Livornu gdje je pohađao Navigacijsku školu učitelja Ferdinanda Papantija.⁴ Za vrijeme tečaja, kroz tri i po mjeseca, on uči i talijanski i francuski jezik.

Poslije navigacijskog tečaja vratio se na isti brod i u svojstvu brodskog pisara⁵ plovio je dvije godine; zatim je u Dubrovniku pred ispitnom komisijom položio ispit za kapetana duge plovidbe.

U svojoj dvadeset i prvoj godini postigao je vrhunac pomoračke karijere — postao je zapovjednik broda »Calmius«, koji je tada bio jedan od najvećih i najljepših jedrenjaka austrijske trgovačke mornarice. Kad se 1855. pojavila mogućnost, da brod promijeni zastavu,⁶ kapetan je Šunj po drugi put položio ispit kapetana duge plovidbe za toskanske brodove.⁷

Jer on dalje kaže: Un secolo più tardi (potertao: S. V.), allorchè nell'estremo oriente sulle navi mercantili eccelso sventolava il glorioso vessillo degli Absburgo, fra i cinque capitani, che per i loro viaggi ottennero le più splendide onorificenze, numeravasi un nostro compaesano: Antonio Kovačević . . .« (Kovačević je bio zapovjednik tršćanskog jedrenjaka »Airone«. To je bio prvi brod, što je pod austrijskom zastavom došao u Kinu — 1847. godine. (Ž. Vekarić, Pomorstvo na Pelješcu, »Dubrava«, god. III, broj 27, Dubrovnik 1935).

Jakulić navodi, da je obitelj Fisković do 1850. godine imala samo jedrenjak »Sokolicu«. (Vidi: Jakulić, Pomorstvo na poluotoku Pelješcu, »Jedro«, broj 9, str. 183, Sarajzevo 1916). Međutim, potkraj XVIII. i prvih decenija XIX. stoljeća ta obitelj posjeduje tri brigantina: »La Buona Unione«, »Il Costante« i »Nuovo Costante«. Sva tri jedrenjaka plovila su pod dubrovačkom zastavom, »Buona Unione« prevezla je 1799. porodicu sardinskog kralja Viktora Emanuela I (Vidi: Ž. Vekarić, Jedno historijsko priznanje dubrovačkom pomorstvu, »Dubrava«, br. 113 od 3. veljače 1941.). Godine 1820. Fiskovići grade u Gružu brigantin »Sokolicu«, 1825. »Lovor«, a oko 1830. »Epidauro«. Poslije 1850. u posjedu obitelji nalaze se ovi brodovi: bark »Giusto«, brik »Slava«, brigantin »Melchior« i bark »Hrabren«. Brigantin »Ippotamo«, koji spominje Jakulić bio je vlasništvo obitelji Jerković, ali su čini se i Fiskovići imali nekog udjela u brodu, i dvije trećine brigantina »Giuseppino« bile su vlasništvo te obitelji. (Isp. Jakulić, o. c. broj 11, str. 216).

³ Obitelj Mimbelli spominje se na Pelješcu u početku XVII. stoljeća. U matičnim knjigama župe na Orebićima zabilježen je za 10. ožujka 1716. ovaj podatak: »Antonio Mimbelli et Clara sua sposa, figliuola di Giovanni Scorch sposati nella chiesa di San Lorenzo (Žukovac) dal parroco Don Nicola Franchi. Testimonii Matteo Semunovich e Matteo Jopich.

Prof. M. Orhanović drži da je to prezime vjerovatno nastalo od nadimka »Bimbo bello«. Još i danas na Pelješcu tu obitelj zovu Binbela.

⁴ Osim u Livornu, pelješki i dubrovački kapetani pohađali su pomorske škole i u Marselju.

⁵ Naziv pisara (Škrivana) bio je službeno ukinut naredbom Središnje uprave pomorstva od 4. svibnja 1858. i zamijenjen »poručnikom trgovačke mornarice« (tenente).

⁶ U XIX. stoljeću i prije trgovački su brodovi često mijenjali zastavu. Brodovlasnik bi to izvršio onda, kad bi postojala opasnost ratnih zapletaja. Težilo se, naime, da brod bude pod zastavom neutralne države.

⁷ Nakon položenog ispita Šunj je dobio ovu potvrdu (diplomu):

»L. e R. Ufficio Principale di Marina Mercantile — Certificasi dall' infrascritto che ih nominato Giuseppe Sugni avendo soddisfatto a tutte le condizioni ordinate

U trideset i osmoj godini života Šunj se povukao s brodova. On je točno zabilježio taj dan: »Era quel giorno otto dicembre 1863, era l'ultimo giorno quello della mia navigazione di capitano a lungo corso, assunto nel maggio 1847 col comando della nave austriaca »Calmius« di Mimbelli. Compiva quindi tredici anni e sette mesi . . . comandando le due navi dei fratelli Mimbelli »Calmius« e »Padre Mimbelli« . . . ed il clipper bark »Nicolò Despot« . . . (Bilo je to 8. prosinca 1863. To je bio posljednji dan moje plovidbe u svojstvu kapetana, plovidbe, koju sam započeo u svibnju 1847. godine kao zapovjednik austrijske nave »Calmius«, vlasništvo Mimbellija. Za trinaest godina i sedam mjeseci bio sam, dakle, zapovjednik dvaju brodova braće Mimbelli: »Calmiusa« i »Padre Mimbellija« i kliper-barka »Nicolò Despot«).

Život na kopnu u svojoj kući u Orebićima kapetan Šunj originalno je uredio. Unutrašnjost kuće bila je prilagođena brodu, a on je u njoj živio »brodskim« životom. Do svoje smrti, 1914. godine, Šunj je svaka četiri sata bilježio meteorološke podatke u mjestu (vjetar, oblačnost, stanje mora, barometarski pritisak i temperaturu), t. j. vodio je u svojoj kući brodski dnevnik. U rubriku »Događaji na brodu i oko njeга« unosio je sve važnije događaje u mjestu.

II.

U toj »brodskoj« atmosferi kuće u Orebićima nastale su i Šunjeve »Uspomene«. On ih je u više navrata pisao i prepisivao, pa se sačuvalo više redakcija istog rukopisa.

Najstariji sačuvani rukopis »Uspomena« datiran je 1865. godine u Krfu, ali obuhvata samo dvije godine njegovog života, od 1858. do 1860.

1869. počinje iznova pisati »Uspomene« u obliku pisma svom prijatelju, a to je vjerovatno Nikola Lazarević u Trstu. U početku pisma on kaže: »Mislim: nije potrebno da građu za naše dopisivanje tražim u kući, jer tu i nemam o čem da pišem. Stoga ću nastojati da što točnije izložim događaje od časa svog ukrcanja na brigantin »Lovor« u svojstvu kadeta . . .«

Taj prvi rukopis sadržava četrnaest poglavlja i obuhvata vremensko razdoblje od 1838. do 1860. godine. Šunj ga je pisao u toku 1869., 1870. i 1871. godine, kako sam kaže: »Prema ranijim bilješkama i zapazanjima, a djelomično prema sjećanju«.

Poslije očeve smrti, 1871. godine, Josip Šunj dolazi u posjed velikog broja pisama, dokumenata i podataka iz očeva arhiva. Iz tih dokumenata tek tada saznaje za mnoge činjenice i događaje, koji su

dai veglianti regolamenti della Marina Mercantile Toscana per essere riconosciuto capitano di lungo corso potrà assumere all'Estero il comando di un bastimento qualunque per condurlo con bandiera Toscana in questo porto per regolizzarne le spedizioni e ciò per norma dei nostri consoli nei porti esteri. E sia fede — Livorno 10 aprile 1854 — Il primo commesso della Marina Mercantile: Antonio Cantini.«

utjecali i na njegov život. U sređivanju te opsežne građe utrošio je mnogo vremena te je tek 1899. iznova počeo prepisivati svoje »Uspomene« i davati im konačan oblik.

U konačnoj redakciji »Uspomene« obuhvaćaju dva dijela. Prvi dio, koji obuhvata 347 strana, opisuje razdoblje od 1838. do 1858. godine. Drugi dio obuhvata 430 strana, a opisuje događaje od 1858. do 1875. godine.

III.

U »Uspomenama« kapetan Šunj zanimljivo prikazuje događaje i ljude u svojoj okolini. Zanimljivi su opisi, između ostalog, carigradskih ulica, Smirne i drugih luka, koje je posjetio u toku svog ukrcaja na brodovima. U prvom rukopisu iznosio je i povijest tih gradova, vadeći podatke iz raznih putopisa i priručnika za plovidbu. Te je djelove izostavio u posljednjoj redakciji.

Osobito su vrijedni opisi prilika i života na jedrenjacima, Šunj iznosi i imena jedrenjaka i kapetana, što je osobito važno za razdoblje od 1838. do 1851. godine. Do 1851. godine, naime, nema nikakvih službenih statistika o austrijskim trgovačkim brodovima. Pojedina imena jedrenjaka mogu se, istina, naći u sačuvanim knjigama dolaska i odlaska brodova, koje su vodile lučke kapetanije,⁸ ali su ti podaci vrlo oskudni, a često i netačni. Osim toga, baš u tom razdoblju, veliki broj peljeških a i bokeljskih, jedrenjaka vije toskansku ili rusku zastavu. Ti brodovi uglavnom prevoze rusko žito iz luka na Crnom moru u Livorno, u Marselj ili u Španiju, a nešto kasnije i u Englesku.

U to vrijeme — kaže Šunj — imala su trojica braće Mimbelli četiri broda, a peti je brod bio spreman za porinuće. Ti brodovi bijahu: »Stefano Flori«, »Fortunato«, »Madre« i »Padre«. Luka Mimbelli imao je brikove »Pansellinos«, »Azzoff« i »Io«, pulaku »Venoge« i nave: »Meotida«, »Favorita« i »Diletta«.⁹ Stjepan Flori bio je vlasnik barka »La Harpa«, brikova »Casimiro« i »Maria Costanza« i nava: »Filomena«, »Soffia« i »Suncianizza«.¹⁰ Tih dvadeset brodova triju porodica bijahu najbolji jedrenjaci na Sredozemnom moru: po ljepoti svoje konstrukcije, po održavanju i svojoj sjajnoj brzini. Posade tih brodova sačinjavahu: najvredniji i najbiraniji mornari na svijetu.¹¹ (Questi venti

⁸ Vidi: Giornali degli approdi e provenienze marittime (od 1831 dalje), Arhiv Pomorskog muzeja u Dubrovniku.

⁹ Isp. Jakulić, o. c. str. 169. Šunj je ispustio navu »Calmius«, na kojoj je u to vrijeme ukrcao.

¹⁰ Braća Flori (Cvjetković, Cvitković) imala su, osim brodova koje spominje još i dvije polake: »Gravosu«, sagrađenu 1820. i »Telscidu«.

¹¹ Osim tih brodova, ostale pelješke obitelji imale su 1847. godine još jedanaest jedrenjaka duge plovidbe i to: obitelj Fisković tri, obitelj Jerković; brigantin »Arciducu Stefana«; obitelj Gurić; brigantin »Barone Pascottini«; obitelji Orebić, Štuk i Milašin; brigantin »Oro« i obitelj Kosović; bark »Trinità«, Braća Bjeļovučić u Janjini imali su tada navu »Giovanninu« (u zajednici sa Škuljevićem i Wohlheimom) i brigantin »Sklad« (sa Kevesićem), dok je obitelj Jerić iz Trpnja posjedovala mali brigantin »Scudo«.

bastimenti . . . erano i migliori del Mediterraneo per bellezza di forma, per la tenuta e per lo splendente camino ed erano equipaggiate dai più bravi e scelti marinari del mondo).

*

Iako kapetan Šunj, kao Pelješčanin i ukrcan na pelješkim brodovima, najviše prostora posvećuje tim brodovima i kapetanima, on često spominje i Dubrovčane, Bokelje, Lošinjane i Riječane, navodi imena njihovih brodova i opisuje događaje u vezi s tim brodovima.

Zanimljiva je ocjena vrijednosti dalmatinskih mornara, koju iznosi na više mjesta u svojim »Uspomenama«. U prvom rukopisu kaže: » . . . Imao sam prilike da radim s mornarima gotovo svih evropskih nacija i otvoreno, potpuno mirne savjesti, moram reći, da nikad nisam naišao na nekoga, koji bi — po izdržljivosti u radu i po sposobnostima da se prilagodi svim teškoćama — bio dorastao našim vrijednim dalmatinskim mornarima (i bravissimi nostri marinari Dalmati) . . . « U prvom dijelu »Uspomena« (str. 57) pri iznošenju mornarskih plata i zarada, govori o mladim Dalmatincima da su »boni nei pericoli, resistenti nei lavori, delle imponenti stature e muscoli erculei . . . «

Brodaska posada popunjavala se obično pri dolasku broda na Pelješac. Mornari bi se ukrcavali ili na neodređeno vrijeme, ili za određeni rok, ili za pojedino putovanje: pritom bi se utanačila plata. »U to vrijeme (1847) plata kormilara na drugim austrijskim trgovačkim brodovima iznosila je od 13 fiorina do 7 kolonata. Na Mimbellijevim i Florijevim brodovima kormilari su primali mjesečno sedam kolonata i, pored toga, imali su četiri četvrta (cwts) »pakotilje«,¹² za koju nisu plaćali vozarinu. Prodaja »pakotilje« donosila im je mjesečno gotovo drugih sedam kolonata . . . «

Tako dobre plate i zarade mornari nisu uzalud primali. Radilo se od jutra do mraka, a ponekad i noću. Na 58. strani »Uspomena« opisuju se rad posade od završetka karantene u Kerču do odlaska iz Mariupola s teretom:

»Jedan od velikih Mimbellijevih brodova krenuo bi za Mariupol, nakon izvršene karantene u Kerču, sa 250 do 350 tona balasta u skladištima. S povoljnim vjetrom brod bi za jednu noć stigao na sidrište u Mariupolu. Te noći trebalo je baciti u more tih 250 do 350 tona balasta. Na sidrištu u Mariupolu brod bi često dočekali šlepovi, na kojima bi se nalazilo pola tereta. Oni bi se odmah privukli uz brodske bokove, pa je trebalo odmah početi s ukrcavanjem tereta. Brod bi se potpuno nakrcao za 3 do 4 dana (10-15.000 staja), a krcalo se i pri olujnom vremenu. Najgore je bilo, kad bi nastalo takmičenje sa ostalim Mimbellijevim brodovima na istom sidrištu: takmičenje je, međutim, bilo redovita pojava, ne samo prilikom ukrcavanja i iskrcava-

¹² To je ostatak t. zv. »paraspodie« (Vidi: Tadić, Organizacija dubrovačkog pomorstva u XVI veku, Beograd 1949, str. 25). u XIX. stoljeću jedino su posade brodova braće Mimbelli i Flori uživale tu povlasticu. Ona im je bila ukinuta 1852. godine.

nja tereta, već i za vrijeme plovidbe. Ta su takmičenja uništavala i iscrpljivala i zapovjednika i posadu.

Zatim bi potpuno nakrcani brod krenuo u Jenikale, u blizini Kerča, gdje bi se u naročite šlepove prekravala polovina tereta, a i više, da bi brod sa smanjenim gazom mogao preći preko pličine. Dio tereta, iskrčan na sidrištu u Kerču, trebalo je zatim opet ukrcati na brod. Sve se to vršilo istom grozničavom brzinom uz obilate obroke jela i pića. Upravo velikim količinama pića poticale su se posade na tako ubitačan rad, da je zbog pomanjkanja odmora i prekomjernog rada često dolazilo do grubih, čak i opasnih prizora, (scene che qualche volta assumevano brutto, anzi pericoloso carattere).

Za osam do deset dana, tih 14-18 ljudi moralo je prebaciti na svojim rukama 26-30.000 staja težine, uključivši i težinu balasta; oni su morali za to vrijeme izvršavati i sve ostale poslove na brodu. Ali najgori ih je posao čekao pri koncu ukrcavanja, kad je posebnim lopatama trebalo poravnati teret u skladištima. Za taj posao bila je potrebna krajnja strpljivost, da bi se uopće moglo izdržati u unutrašnjosti broda, u oblacima prašine iz košara, koje bi se neprekidno ispražnjavale iznad glava ljudi, određenih da lopatama poravnaju žito«.

*

U toku svog ukrcanja na brodovima Šunj je doživio mnogo oluja i nepogoda. Obično se pri opisivanju nevremena i nezgoda ne zadržava na pojedinostima. Podrobnije je opisana samo jedna oluja u Atlanskom oceanu, kad su i on i čitava posada bili već izgubili nadu u spas.

»Brod je tjeran vjetrom, sa samim kraćenim košnim jedrom, jurio deset čvorova na sat. Log ili daščicu ispuštali smo sa sredine broda, i to samo u prvim satima uragana. Kasnije nismo više ništa radili: očajni čekali smo, kad će nas more progutati i povući u dubinu. Zbog tolikih napora i od straha bili smo na koncu potpuno ravnodušni prema smrti.

Svi su držali podignutu ruku i s naporom su pravili znakove križa prema valovima, da bi ih na taj način nekako ublažili . . . Bio je to užasan prizor agonije: za čitavo to vrijeme iz usta mi nije izlazila zapaljena cigara, a duša mi je bila u groznici. Na brodu je vladala opća šutnja. Mnogi su se preporučivali bogu i smatrali suvišnim svaki rad i brigu; oni su — shrvani tolikim nedaćama — željeli, da već jednom dođe kraj svemu i da u miru umru. . .«

Nevolje posada nisu prestajale dolaskom broda u luku. Ako je jedrenjak dolazio iz Carigrada ili iz neke druge luke istočnog dijela Sredozemnog mora, on se morao podvrći karanteni. Na Malti, u Livornu, u Marselju i drugim lukama Sredozemnog mora i Jadrana pri održavanju karantene nije bilo naročitih teškoća. Na brod bi se ukrcala dva stražara lučkih zdravstvenih vlasti. Oni bi pazili, da posada za vrijeme karantene ne dolazi u dodir sa vanjskim svijetom. Drukčije je bilo u ruskim lukama na Crnom moru. Brodovi određeni za Azovsko more morali su izdržati dvadeset i osam dana »vrlo stroga karan-

tena, koju su propisivali ruski sanitarni zakoni, jedinstveni po svojoj divljoj strogosti«. (rigorosissima quarantena, obbligata dalla singolarmente unica, per il salvatico rigore, legge sanitaria Russa).

»Pri prijavi na dolasku, zapovjednik je broda morao predati u lazaret na raskuživanje dio odjeće brodske posade i zatim se pripremiti na t. zv. svlačenje. Da bi ono bilo izvršeno prema zdravstvenim propisima, morao se svaki predmet, koji bi mogao biti kugom zaražen, prenijeti sa broda u lazaret, udaljen nekoliko milja. Na brod bi odmah poslije prijave bila postavljena dva zdravstvena stražara. Oni bi se nalazili na brodu dok je god trajala karantena. Pod prijetnjom bičevanja i progonstva u Sibir, stražari su bili pozvani, da paze na točno izvršenje svih propisa.

Karanteni je prethodilo »svlačenje«, koje se vršilo pod ovim sramotnim okolnostima:

1. Svaki predmet, koji bi mogao biti zaražen kugom — odjeća, knjige, karte, jedra, platno, zastave — trebalo je ukrcati u brodske čamce i prenijeti u lazaret na raskuživanje. Da bi zdravstvene vlasti bile potpuno sigurne, da je taj posao tačno izvršen i da ruskim stražarima na brodu nije što izbjeglo, zdravstveni bi inspektor došao na brod, da nadzire izvlačenje predmeta na palubu.

2. Ako bi inspektor našao, da je sve u redu izvršeno, naredio bi, da se svi predmeti ukrcaju u čamce i da se zatim upute prema lazaretu. Na brodu bi ostao samo on i stražari, koji bi zatim postavili u brodska skladišta sredstva za raskuživanje.

3. Često bi u Kerč istog dana stiglo dvadeset do trideset brodova, i isto toliko posada moralo bi istog dana izvršiti »svlačenje«. Onaj, koji bi s predmetima prvi stigao do obale, s pravom je imao prednost, t. j. mogao je prvi spremiti predmete u određene prostorije lazareta. Zatim bi se posada svlačila za liječnički pregled. Pored liječnika, koji je vršio pregled, bio je prisutan još jedan činovnik, koji je morao utvrditi, da pregledani nemaju na sebi nikakvih kužnih čireva (!). Da bi taj šaljivi, ali sramni prizor bio potpun, liječnik bi zatim naredio, da ta žalosna četa, onako gola i u prisustvu mnogih drugih posada, koje su čekale da na njih dođe red, prijede u prostorije, gdje su se nalazila odijela predana prvog dana pri prijavi broda u lazaret.

Poslije svih tih nevolja stiglo bi se ipak na brod i, ako je sve proteklo u redu, od tog bi se dana počeli računati određeni dani karantene . . .

. . . Sve se to radilo, iako je čitavoj Evropi bilo poznato, da već preko trideset godina nije bio zabilježen ni jedan slučaj kuge u čitavom Otomanskom Carstvu!«

*

Godine 1861. Šunj je bio zapovjednik klipera »Nicolo Despot«. Predvečer 17. veljače opazili su »jedan bark u opasnosti, sa istaknutim zastavama za traženje pomoći. Posada barka nalazila se na krmi i zvala je u pomoć . . .«

Šunj se odmah odlučuje da, usprkos opasnosti, u kojoj se nalazio i njegov brod, pristupi spasavanju posade.

»Budući da se približavala noć, moja čvrsta nakana da odmah spasim od sigurne smrti tu posadu, značila je: staviti na kocku živote obiju posada i obaju brodova, jer je, i uz najbolji manevar, u onoj situaciji bilo nemoguće pristati uz bok postradalog broda, a da se brodovi ne sudare.

Određio sam svakom članu posade svoje mjesto i istakao im opasnost, koja bi mogla nastati, ako svako moje naređenje ne bude tačno izvršeno. Zatim smo se približili brodu koji je tonuo; držeći se uvijek u privjetrini, dobacili smo im jedan debeli konop, čiji smo kraj prije toga čvrsto privezali za brod. Zatim smo im povicima i znakovima protumačili, da za taj konop čvrsto privežu svoj čamac, da ga zatim spuste u more i da se u nj ukrcaju, a mi ćemo ih tako privezane privući na naš brod«.

Spašena je posada bila iskrcana u New-Yorku. Nekoliko dana prije odlaska broda primio je kapetan Šunj od austrijskog konzulata ovo pismo:¹³

K. K. Oesterreichisches General Consulat New-York
No 202

3 april 1861

Al Signor Giuseppe Sugni, Capitano del bark austriaco
»Nicolò Despot«

»Sua Eccellenza il Presidente degli Stati Uniti dell' America Settentrionale A b r a m o L i n c o l n si è compiaciuto di elargirle in dono un Cronometro di Oro con catena e chiave in ricognizione della di Lei umana condotta verso il capitano Alfred C. Yates ed equipaggio del bark americano nominato »Homer«.

Mentre la rende di ciò intesa di seguito ad un dispaccio dell'Inclita Imperiale Legazione di Austria a Washington del 1.^o volgente N. 16, e Le rimetto i detti oggetti, l' Imperiale Consolato Generale Le esprime la sua soddisfazione per di Lei lodevole contegno in tale emergenza«.

Il gerente dell' I. R. Consolato Generale d'Austria a New-York
Kohen

Na unutrašnjem poklopcu zlatnog kronometra, koji se još čuva kod nasljednika, urezan je ovaj natpis:

¹³ Pismo u prijevodu glasi:

C. k. austrijski generalni konzulat u New Yorku, br. 202 3. travnja 1861.

Gospodinu Josipu Šunju, zapovjedniku austrijskog barka »Nicolò Despot«.

Njegova Ekselencija, predsjednik Sjedinjenih Država Sjeverne Amerike Abraham Lincoln izvolio je darovati Vam zlatni kronometar s lancem i ključem u znak priznanja za vaš humani postupak prema kapetanu Alfredu C. Yatesu i posadi američkog barka »Homer«.

Obavještavajući Vas o tome na temelju brzojava br. 16, koji je spomenuti uputio Carskom austrijskom poslanstvu u Washingtonu, i dostavljajući Vam navedene predmete, Carski generalni konzulat izražava Vam svoje zadovoljstvo za Vaše hvalevrijedno držanje u toj prigodi.

Otpравnik poslova Austrijskog generalnog konzulata u Nev Yorku Kohen

THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES
TO
CAPTAIN JOSEPH SUGNI
MASTER OF THE AUSTRIAN BARK
NICOLO DESPOT
FOR HUMANITY TO SHIPWRECKED AMERICAN
CITIZEN
1861

Uz kronometar nalazila se i potvrda, koja glasi:

Jules Jürgensen
Chronometer and Watch maker
This is to certify that the accompanying
Patent Cronometer
No. 8932
has been manufactured in my establishment
Copenhagen the 29 March 1860.
(potpis) J. Jürgensen

IV.

Na znatnom broju strana prvog dijela i na preko dvije trećine strana drugog dijela opisane su razne obiteljske razmirice i svade većinom ili zbog nasljedstva ili zbog neželjene kćerine udaje ili sinovljeve ženidbe. U starim brodovlasničkim obiteljima, kojima je pripadala i obitelj Šunj, i sinovi i kćeri imali su, pri udaji ili ženidbi, vrlo ograničen izbor. Obično su se te stvari — ne bez trzavica — rješavale u obitelji, te su vrlo česta vjenčanja prvih rođaka, sve zbog želje, da brodovi i kapital ne bi prešli u strane ruke. Posebno je težak bio »grijev« — ženidba sa osobom van Pelješca.

Šunj je svjesno učinio i taj »grijev« i time na sebe navukao mržnju svoje bliže i dalje rodbine.

1865. godine osniva se u Orebićima Pelješko pomorsko društvo »radi izgradnje brodova duge plovidbe najmanje od 500 tona«. Društveni kapital iznosio je 2,300.000 forinti; 1875. društvo je imalo tri deset jedrenjaka duge plovidbe.

Kapetan Šunj bio je potpredsjednik društva do 1881. godine, kad je, poslije smrti dotadašnjeg predsjednika Dr. Ivaniševića, bio izabran za njegova nasljednika.

Kao potpredsjednik društva Šunj je bio na čelu opozicije u društvu. Opoziciju su sačinjavali pripadnici Narodne stranke, dok je prva uprava bila autonomaška. Prepirke i napadaji prenijeli su se ubrzo i u štampu. Uprava je napadala opoziciju u tršćanskom »Cittadinu«, a u ime opozicije odgovarao je Šunj u »Narodnom listu«.¹⁴

¹⁴ Vidi: »Narodni list« od 5, 6 i 10 studenog 1880. i od 18., 23., i 28. travnja 1883.

Začudo u »Uspomenama« je samo u vrlo kratkim potezima i nepotpuno prikazano razdoblje od 1863., kad se on iskrcao sa broda, do 1875. godine. Pelješko pomorsko društvo on spominje samo na nekoliko mjesta, uzgred, navodi »karakteristike« pojedinih članova uprave. I to je — sve. Nije, međutim, isključeno, da je Šunj to razdoblje opisao posebno na drugom mjestu, a da nam se to nije sačuvalo.

*

Kao cjelina, »Uspomene« kapetana Šunja daju nam prilično vjernu sliku života na Pelješcu — poslije Trsta — najvažnijem i najjačem pomorskom centru na Jadranu u prvoj polovini prošlog stoljeća.

Ističemo: »života na Pelješcu«, jer je i pelješki brod — glavni predmet njegovih uspomena — bio u stvari samo ploveći djelić tog poluotoka. Na njemu su se, u minijaturi, odražavale i sukobljavale iste one strasti, strepnje i simpatije, što su buktale kod kuće na Pelješcu.

Slika pomorske sredine, kakvu nam opisuje kapetan Šunj u svojim »Uspomenama«, nije potpuna. Neki se vrlo važni momenti iz života ljudi u toj sredini tek naziru, dok su drugi, možda, odveć istaknuti. Ali to ne umanjuje vrijednost »Uspomena«. I pored pojedinih nedostataka one su jedan od dragocjenih izvora za proučavanje našeg pomorstva u prošlom stoljeću.

S u m m a r y

CAPTAIN JOSEPH ŠUNJ'S MEMOIRS

Descendant of an old seafaring family, captain Joseph Šunj (1826—1914) embarked a sailing ship in the age of twelve. During twenty-five years that followed he was almost incessantly navigating on various vessels, at first as cadet, then as mate and at last as the shipmaster. Relatively young, in the age of thirty-eight, he ceased to navigate and turned to live Orebići, his native little town, where he also met his death.

His home in Orebići was the very place where his memoirs, dealing with the years of his navigation, were written. On their pages he describes the life and conditions on board the sailing ships of Pelješac and Dubrovnik during the last century in a vivid and interesting way. Among other adventures, captain Šunj's memoirs give the description of the disaster of the American barque »Homer«. This sailing ship foundered 1861. in the Atlantic. For the successful salvage of all the members of her crew, captain Šunj received a gold watch from Abraham Lincoln, then President of the United States, which is still in the possession of his descendants.

Captain Šunj's memoirs describe the period between 1838. and 1875, namely the era of the sudden growth and expansion of sailing ships, followed by, at first a slow and then a rapid, decline, with the appearance of steam propulsion. Although the memoirs do not give, perhaps, the life on a sailing ship in all its aspects, they are, nevertheless, a very important source for the study of the Yugoslav maritime history in the past century.